Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4117**
16. Wahlperiode 22. 01. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Otto Fricke, Hellmut Königshaus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/3881 –

Entwicklung des Luftverkehrsstandorts Berlin-Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach dem im Mai 1996 zwischen dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg vereinbarten Konsensbeschluss sollen der Flughafen Berlin-Tempelhof bereits bei Vorliegen eines gerichtlich bestandsfesten Planfeststellungsbeschlusses für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld und der Flughafen Berlin-Tegel bei Eröffnung des neuen Flughafens geschlossen werden. Die aktuellen Schließungsbescheide der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sehen die Einstellung des Betriebs in Berlin-Tempelhof am 31. Oktober 2007 und die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel spätestens sechs Monate nach BBI-Eröffnung vor. Der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau des BBI ist unter bestimmten Auflagen seitens des Bundesverwaltungsgerichts am 16. März 2006 bestätigt worden. Der erste Spatenstich für den neuen Großflughafen BBI erfolgte am 5. September 2006.

Sowohl hinsichtlich der Zukunft des Flughafens Berlin-Tempelhof als auch der infrastrukturellen Anbindung des BBI und der dem Neubau zugrunde liegenden Kalkulation besteht aufgrund der Pläne der Bundesregierung Aufklärungsbedarf.

1. Trifft es zu, dass die Bundesregierung erwägt oder erwogen hat, den Flughafen Berlin-Tempelhof durch die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung zu nutzen, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand dieser Überlegungen?

Anregungen, den Flugplatz-Tempelhof durch die Mittelstreckenflugzeuge der Flugbereitschaft der Bundeswehr zu nutzen, wurden geprüft. Für Langstreckenflugzeuge ist Berlin-Tempelhof ungeeignet. Der Flugbetrieb mit Großraumflugzeugen erfordert somit in jedem Fall die Nutzung der Flughäfen Berlin-Tegel oder Berlin Brandenburg International. Zu einer abschließenden Bewertung ist es im Hinblick auf die Unsicherheit über die Zukunft des Flughafens Tempelhof nicht gekommen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. Januar 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund diesbezügliche Aussagen des ehemaligen Staatssekretärs im Bundesministerium der Verteidigung, Dr. Friedbert Pflüger?

Der damalige Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung, Dr. Friedbert Pflüger, hatte seine Aussagen nicht in dieser Funktion, sondern als Spitzenkandidat der CDU Berlin getroffen.

3. Hat die Bundesregierung den von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) als Vorhabenträgerin für den BBI erstellten Businessplan auf seine Tragfähigkeit geprüft, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie bei dieser Prüfung gekommen?

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) hat als Vorhabenträgerin für den BBI ein Geschäftsmodell erarbeitet, das in einem iterativen Prozess den wirtschaftlichen Anforderungen der Projektentwicklung anzupassen ist. Bei der Anpassung des Businessplans an den aktuellen Erkenntnisstand wurden insbesondere die weitere Marktentwicklung gemäß Luftverkehrsprognose des britischen Gutachters AviaSolutions, die Überarbeitung des BBI-Finanzierungsmoduls durch die FBS und ihren Finanzberater Deutsche Bank AG und die Schließung des Flughafens Tempelhof (THF) zum 31. Oktober 2007 berücksichtigt. Die Bau- und Betriebskostenschätzungen für den BBI wurden dabei von Dornier Consulting überprüft.

Der Aufsichtsrat der FBS hat in seiner Sitzung am 6. Dezember 2006 die Geschäftsführung beauftragt, auf der Basis des in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bank AG aktualisierten Finanzierungskonzeptes ein Informationsmemorandum zu erstellen und Verhandlungen für die Langfristfinanzierung aufzunehmen. Von den Banken werden Finanzierungsangebote bis ca. Ende April 2007 erwartet. Geschäftsplan nebst Finanzierungskonzept für den BBI werden darüber hinaus durch unabhängige Experten auch im Zuge des Verfahrens zur Erteilung einer Bund-Länder-Ausfallbürgschaft geprüft. Das Anfang 2007 einzuleitende EU-Notifizierungsverfahren zur beabsichtigten Kreditverbürgung löst eine weitere Prüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Geschäftsplanung für den BBI aus. Nach Bewertung sämtlicher Projektrisiken auch durch den Gesellschafter Bund wird der Abschluss der langfristigen BBI-Finanzierung ab Mitte 2007 angestrebt.

4. Werden die besonderen Bedürfnisse sogenannter Low Cost Carrier in diesem Businessplan berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Weise soll deren besonderen Anforderungen an geringe Kosten und kurze Standzeiten bei der Planung des BBI Rechnung getragen werden?

Ja, für die speziellen Belange der im Niedrigpreissegment operierenden Airlines ist ein „Walk-Boarding-Pier“ vorgesehen. Von dort erfolgt ein fußläufiger Passagiertransfer zum Einstieg in das Luftfahrzeug über zwei Zugangstreppen. Der optimale Anschluss an das Startbahnsystem soll kurze Bodenzeiten von nicht mehr als 30 Minuten garantieren. Das One-Roof-Konzept des zentralen Fluggastterminals unmittelbar über dem Flughafenbahnhof ermöglicht durch die Bündelung des gesamten Abfertigungsprozesses (Check-in einschließlich Gepäckaufgabe, Sicherheits- und Zollkontrollen, Gepäckausgabe) minimale Infrastruktur- und Personalkosten. Dies gewährleistet gleichmäßig ausgelastete Kapazitäten und vermeidet einen Leerstand der Flughafenanlagen.

5. Gibt es eine aktuelle Fluggastprognose für den Flughafen BBI, die internationalen Standards entspricht, und wenn ja, welche Aussagen werden in dieser Prognose getroffen?

6. Sofern keine aktualisierte Fluggastprognose vorliegt, warum ist dies nicht der Fall, und wie beurteilt die Bundesregierung dies?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsprognose für den BBI wurde von dem international anerkannten Verkehrsberater AviaSolutions erstellt. Die Studie entspricht internationalen Standards und ist aktuell. Für die BBI-Eröffnung im Jahr 2011 wird auf dieser Grundlage mit ca. 22 Millionen Passagieren p. a. gerechnet.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Pläne, den Flughafen Berlin-Tempelhof als Privat- und Klinikflughafen weiterhin zu betreiben und lediglich den Linienverkehr dorthin einzustellen?

Die Entscheidung, den künftigen Luftverkehrsbedarf der Region Berlin-Brandenburg durch Konzentration auf einen einzigen internationalen Verkehrsflughafen zu decken, ist auf der Ebene der Landesplanung gefallen.

Bei ihren Überlegungen im Hinblick auf die weitere Nutzung des Flughafens Tempelhof hat die Bundesregierung bisher strikt die Richtschnur verfolgt, dass die Planrechtfertigung für den Flughafen BBI nicht gefährdet werden darf. Sie wird diese Linie auch in Zukunft beibehalten. Nach Erkenntnissen der Bundesregierung gehen die zuständigen Behörden der Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Bundesregierung davon aus, dass eine Fortsetzung des Flugbetriebes auf dem Flughafen Tempelhof die Planrechtfertigung für den Flughafen BBI gefährden könnte.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage, dass durch die vorgesehene Verlagerung von Privat- und Geschäftsflügen mit kleinerem Fluggerät vom Flughafen Berlin-Tempelhof auf den Flughafen BBI dort Slots blockiert werden, die für wirtschaftlich lukrativere Linien- und Pauschalflüge auf dem BBI dann nicht mehr verfügbar sind?

Vor dem Hintergrund des Konsensbeschlusses sind die in Tempelhof anfallenden Verkehre nach dessen Schließung entsprechend den geltenden Regelungen auf die verbleibenden Standorte – derzeit die Flughäfen Tegel und Schönefeld, zukünftig nur BBI – zu verteilen; die entsprechenden Planungen für den BBI sind hierauf abgestimmt.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass gerade die Nähe des Flughafens Berlin-Tempelhof zum Stadtzentrum diesen für Geschäftsflüge in Berlin ansässiger Unternehmen attraktiv macht und dies einen wesentlichen Standortvorteil Berlins ausmacht?

Dieses Argument war bereits zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Zukunft der Berliner Stadtflughäfen im Zusammenhang mit der gewollten Konzentrationswirkung zugunsten des BBI bekannt und die Entscheidung wurde in Kenntnis dieses Umstandes getroffen.

10. Sieht die Bundesregierung den Bestand des Planfeststellungsbeschlusses zum BBI durch einen Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tempelhof aus rechtlicher Beurteilung gefährdet, und falls ja, mit welcher Begründung?

Ja, denn die Planrechtfertigung beruht u. a. darauf, dass nach Abschluss des Ausbaus des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld die innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof geschlossen werden (Ersetzungsfunktion) und dadurch dort eine weitgehende Verringerung der Umweltbelastungen der dicht besiedelten städtischen Flughafenumgebung erreicht und das aus der dichten und weitgehend lückenlosen Bebauung in den An- und Abflugbereichen resultierende erhöhte Sicherheitsrisiko reduziert wird.

Durch einen Weiterbetrieb des Flughafens Tempelhof würde diese Planrechtfertigung und die darauf beruhende Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde in Frage gestellt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

11. Hält die Bundesregierung eine Schließung des Flughafens Berlin-Tempelhof im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens BBI für zwingend notwendig, und wenn ja, aus welchen Gründen?

Der Weiterbetrieb von Tempelhof durch die FBS im derzeitigen Umfang bis zur BBI-Eröffnung hätte Verluste in der Größenordnung von ca. 10 Mio. Euro p. a. zur Folge. Diese Verluste sind nicht im Businessplan der FBS abgebildet und müssten daher durch zusätzliches Eigenkapital ausgeglichen werden.

12. Welches Nachnutzungskonzept verfolgt die Bundesregierung für die Zeit nach einer Beendigung des Flugbetriebs in Berlin-Tempelhof?

    Wie und durch wen sollen derzeit anfallende und nach einer Schließung weiterhin steigende Kosten für Erhalt und Bewirtschaftung des Gebäudekomplexes getragen werden?

Die Nachnutzungsmöglichkeiten hängen maßgeblich von den zuständigen kommunalen Planungsbehörden des Landes Berlin ab. Daneben werden auch die Interessen des Landes Berlin als Eigentümer von Teilen des Gebäudekomplexes sowie von Teilen der Freifläche zu berücksichtigen sein. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben als Eigentümerin des überwiegenden Teils des Gesamtareals ist kraft ihres gesetzlichen Auftrages an der wirtschaftlichen Verwertung des Areals interessiert und daher um die Optimierung der baurechtlich zulässigen Nutzbarkeit bestrebt. Unabhängig davon hat sie bereits im Vorfeld der Schließung des Flughafens Tempelhof eine Studie zur wirtschaftlichen Nachnutzung veranlasst.

Nach Übernahme des Flughafenareals durch die Grundstückseigentümer, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und das Land Berlin, tragen die Eigentümer die bis zur endgültigen Verwertung anfallenden liegenschaftsbezogenen Kosten der Zwischenbewirtschaftung jeweils anteilig.

13. Falls die Bundesregierung eine Veräußerung des Gebäudekomplexes Berlin-Tempelhof an private Investoren in Betracht zieht, wie beeinflusst aus Sicht der Bundesregierung der Widerruf der Flughafengenehmigung den Immobilienwert des Gebäudekomplexes Berlin-Tempelhof?

Eine seriöse Schätzung des Immobilienwertes – mit oder ohne eingeschränktem Flugbetrieb – setzt eine Markterkundung z. B. im Rahmen eines Interessen-

bekundungsverfahrens unter Berücksichtigung der Nutzungsbedingungen des Flughafengeländes voraus. Bislang ist das Flughafengelände wegen der ungeklärten Nutzungsmöglichkeit nicht am Markt angeboten worden. Eine Markterkundung ist erst sinnvoll, wenn Rechtsklarheit über die künftigen Nutzungsmöglichkeiten besteht.

14. Wie ist der aktuelle Stand der infrastrukturellen Anbindung (Straße, Schiene) des Flughafens BBI, insbesondere auch im Hinblick auf die Realisierung der sogenannten Mahlower Kurve?

15. Welche weiteren Planungsschritte (Zeitablauf, Finanzierungsvereinbarungen etc.) sind im Hinblick auf die infrastrukturelle Anbindung des Flughafens BBI vorgesehen, und wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Straßen- und Schienenanbindung rechtzeitig zur Eröffnung des BBI fertig gestellt sein wird?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Bundesfernstraßen erfolgt die Anbindung des Flughafens BBI über die Autobahn A 113, Bundesstraße B 96 und Bundesstraße B 96a mit folgenden Maßnahmen in Bundesbaulast:

– Autobahn A 113, Autobahnkreuz Schönefeld–Autobahndreieck Neukölln (6-streifiger Neubau mit Ausbauanteil),
– Bundesstraße B 96a, Schönefeld–Mahlow (4-streifiger Ausbau mit Neubauanteil),
– Bundesstraße B 96, Autobahn A 10–Landesgrenze Brandenburg/Berlin (4. streifiger Ausbau mit Neubauanteil).

Die Maßnahme im Zuge der Bundesstraße B 96 ist durchgehend unter Verkehr. Die beiden anderen Maßnahmen sind in Bau und teilweise unter Verkehr.

Planerische Leistungen für Straßen in Baulast des Bundes sind nicht erforderlich. Durch die durchgängigen Verkehrsfreigaben der Autobahn A 113 und Bundesstraße B 96a, die für 2008 bzw. 2007 vorgesehen sind, stellt die Bundesregierung sicher, dass die Straßenanbindung in Bundesbaulast rechtzeitig zur Eröffnung des BBI fertig gestellt ist.

Gemäß der Rahmenvereinbarung vom 31. August 2005 stellt der Bund zudem einen Zuschuss in Höhe von bis zu 74 Mio. Euro für Planung und Bau von auf dem Flughafengelände zu errichtenden Straßen mit direkter Zubringerfunktion zum Bundesfernstraßennetz zur Verfügung.

Für die Schienenanbindung des Flughafens BBI ist die Finanzierung durch die am 5. September 2006 zwischen dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg einerseits sowie den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG andererseits geschlossene Finanzierungsvereinbarung sichergestellt. Den EIU obliegt es gemäß der dort vereinbarten Rahmenterminplanung nunmehr, die Schienenanbindung bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BBI zu realisieren. Alle Baumaßnahmen zum Rohbau von Tunnel und Bahnhof unter dem späteren Flughafengelände sind bereits vertraglich gebunden. Ein Teilstück der Schienenanbindung, das sogenannte BW 262, ist bereits im Bau.

Die „Mahlower Kurve“ wird wegen des engen infrastrukturellen Zusammenhangs im Rahmen des Vorhabens Berlin-Südkreuz–Blankenfelde (dem sogenannten Wiederaufbau der „Dresdener Bahn“) mit planfestgestellt. Die Bundesregierung strebt dabei in Übereinstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg eine Inbetriebnahme der „Dresdener Bahn“ zeitnah mit der Schienenanbindung BBI an.

Das Planfeststellungsverfahren in der Verantwortung von Berlin im Abschnitt 3, der die „Mahlower Kurve“ beinhaltet, konnte aufgrund einer mehrjährigen Verzögerung des Anhörungsverfahrens in dem für die Gesamtplanung maßgeblichen Abschnitt 2, Durchfahrung Lichtenrade, noch nicht abgeschlossen werden. Im Abschnitt 3 waren durch den Vorhabenträger Unterlagen zum Erschütterungsschutz zu überarbeiten. Diese Arbeiten ruhten bis zur Entscheidung zur Fortführung des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2004 weitgehend.

Ein Datum für den Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse zur „Dresdener Bahn“ kann derzeit nicht terminiert werden. Der Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse ist maßgeblich für die anschließende Realisierung der „Mahlower Kurve“.

16. Welchen Fertigstellungs- und Eröffnungszeitpunkt hat die Bundesregierung für den Flughafen BBI vorgesehen, und bestehen aus Sicht der Bundesregierung Risiken hinsichtlich der Einhaltung dieses Termins, und wenn ja, welche?

Als Inbetriebnahmetermin ist der 30. Oktober 2011 festgelegt. Aus dem bisherigen Projektverlauf bestehen keine Anhaltspunkte, dass die Einhaltung des Termins gefährdet sein könnte.

17. Wie ist die effiziente Einbindung des Flughafens BBI in den Fern- und Regionalverkehr auf der Schiene, insbesondere auch in Richtung Polen, sichergestellt?

Ziel des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg ist der Ausbau des künftigen unterirdischen Flughafenbahnhofs zu einer wichtigen Station im S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr, wofür die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Durch die Anbindung des Flughafenbahnhofs nach Osten an die sogenannte Görlitzer Bahn werden auch die Voraussetzungen geschaffen, Züge in Richtung Polen führen zu können.

Im S-Bahn- und Regionalverkehr ist die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes grundsätzlich von den Bestellleistungen der Länder abhängig. Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich verpflichtet, für den Flughafen-Shuttle zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Terminal BBI und für den S-Bahn-Verkehr Bestellleistungen in einem Umfang vorzunehmen, dass ein attraktives Angebot ab Inbetriebnahme der Schienenanbindung BBI besteht. Eine regelmäßige Durchbindung von Zügen über die „Görlitzer Bahn“ in Richtung Cottbus ist vorgesehen.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots ist eine unternehmerische Aufgabe der DB Fernverkehr AG oder eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU). Dies schließt ein, dass bei entsprechender Nachfrage Angebote neu eingeführt werden oder solche, die aufgrund einer geringen Nachfrage unwirtschaftlich geworden sind, eingestellt werden. Bei der DB Fernverkehr AG sind die Planungen noch nicht abgeschlossen. Planungen anderer EVU sind der Bundesregierung nicht bekannt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333